ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

طرق القوافل ومناقلها الجبلية المرصوفة في مملكة قتبان

Caravan routes and paved mountainous (Manqls) in Qataban Kingdom

الدكتور محمد عوض منصور باعليان
قسم الآثار والسياحة، كلية الآداب، جامعة عدن، اليمن
mbaelaian@gmail.com

تاريخ الإرسال: 2019/08/10 تاريخ القبول: 2019/10/02 تاريخ النشر: 2020/01/31

ملخص:

يناقش هذا البحث طرق تجارة القوافل الرئيسية في مملكة قتبان من خلال تتبع مساراتها وتحديد ووصف مناقلها (جمع منقل) وممراتها الجبلية التي تم شقها في الجبال الوعرة وتلال المرتفعات التي سلكتها تلك الطرق والتي ربطت العاصمة تمنع بمدينة شبوة حاضرة حضرموت في الشرق وبلاد السبئيين في الغرب الى جانب المسالك الممتدة جنوباً صوب السهول الساحلية الجنوبية وموانئها الهامة كميناء عدن، والهدف هو ربط وادي بيحان معقل القتبانيين بتلك البقاع ونقل تجارة الدولة من والى تلك الموانئ الجنوبية البعيدة والمناطق الجديدة التي أخضعتها قتبان لسيطرتها خلال فترة ازدهارها الاقتصادي وتفوقها العسكري منذ القرن السادس حتى نهاية القرن الرابع قبل الميلاد.

Abstract :This research discusses the main routes of trading caravans in the Kingdom of Qataban by tracking their routes, identifying and describing their Manqls (paved mountainous pass) which were constructed in the rugged mountains and hills of the highlands that were followed by those roads which linked Shabwa city the capital of Hadramout in the east and the Sabaenean land in the West, as will as to the southern coastal plains and its important ports such as the port of Aden. The aim is to link Baihan

ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

Valley with those areas and to transfer the Kingdom trade to and from southern ports and new areas that Qataban had controlled under it's rule during their economical prosperity and military superiority since the 6th century to the end of the 4th century BC.

كلمات مفتاحية. طرق؛ القوافل؛ نقيل؛ عقبة؛ مرصوف؛ قتبان
Keywords: Caravan; routes; Manql; qabah; paved; Qataban.

مقدمة:

قتبان هي إحدى ممالك جنوب شبه الجزيرة العربية القديمة، وكغيرها من ممالك الجنوب، اعتمد اقتصادها على الزراعة والتجارة لاسيما تجارة الطيوب لاسيما المر والتي شكلت عماد صادراتها الخارجية الى وادي النيل وبلاد الرافدين وأسواق الإمبراطورية الرومانية.

يناقش هذا البحث ويتقصى مسالك الطرق البرية لتجارة القوافل بما فيها المناقل(جمع منقل أي ممر جبلي) الواقعة على مساراتها داخل مملكة قتبان لاسيما الطرق التي ربطت وادي بيحان بالوديان المنتجة للمر من ناحية وبالموانئ الجنوبية للدولة من ناحية أخرى وأهمها ميناء عدن.

يرجع **السبب الرئيس في اختيار هذا الموضوع** الى أن طرق التجارة الداخلية في قتبان وعموم جنوب الجزيرة العربية قبل الإسلام لم تلقَ الاهتمام الكافي من الباحثين الذين عكفوا على تتبع طريق الخور الدولي بين جنوب الجزيرة العربية وشمالها، الى جانب رغبة الباحث في أن يكون هذا البحث متمماً لبحثه المنشور بعنوان (طرق القوافل التجارية في حضرموت القديمة) (ينظر قائمة المراجع).

وتتمثل **مشكلة البحث** في عدة أسئلة مثارة، مثل: ما هي الطرق الرئيسية التي كانت تربط وادي بيحان بأجزاء المملكة الأخرى لاسيما في الجنوب والى أي زمن يعود بناءها؟ والى متى دام استخدامها؟ وهل تفرد القتبانيون بنمط معين في هندسة وبناء الطرق والمناقل الجبلية؟ وسنحاول الإجابة عن تلك الأسئلة وغيرها في سياق هذا البحث.

وتكمن أهمية البحث في محاولة إسهامه في بناء خارطة لشبكة طرق القوافل التجارية في جنوب الجزيرة العربية بصفة عامة ومملكة قتبان على وجه الخصوص. **إذ يهدف** الى تتبع مسارات أهم طرق قوافل التجارة في بلاد قتبان ورصد محطاتها والمناطق التي تمر بها فضلاً عن تعيين الممرات الجبلية أو المناقل والعقاب (جمع عقبة) الواقعة على خطوط تلك الطرق، ووصفها

ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

وتبيان تقنيات بناءها وهندستها. وقد استخدم الباحث **المنهج التاريخي والوصفي** في تتبع مسارات طرق القوافل، **والمنهج الاثاري** في تسجيل وتوثيق وتحليل المعطيات الاثرية والميدانية المتعلقة بالبحث، والتي وردت في مختلف **المصادر الاثرية والنقشية ونتائج المسوحات الميدانية** وغيرها. **ويُقسم هذا البحث** الى مقدمة ثم تمهيد يليه مبحثان، يحمل الأول عنوان: جغرافية وتضاريس بلاد قتبان، ويوضح علاقتها بتحديد مسالك التجارة البرية، والمبحث الثاني باسم: الطرق التجارية ومناقلها الجبلية المرصوفة، يتتبع الباحث من خلاله طرق القوافل والممرات الجبلية والمناقل الواقعة في طريقها، وينتهي البحث بالخاتمة وثبت بالمراجع.

تمهيد:

تقع ارض قتبان في وسط جنوب شبه الجزيرة العربية، تحدها من الشرق مملكة حضرموت ومن الشمال والشمال الشرقي صحراء رملة السبعتين ومن الشمال الغربي مملكة سبأ، وامتدت حدودها الجنوبية والغربية حتى سواحل البحر الأحمر والسهول الساحلية الجنوبية بين عدن وقنأ(خريطة رقم1).

خريطة رقم1
توضح حدود مملكة قتبان في منتصف الألف الأول ق.م
After:Gajida et al, 2009, fig.9



ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

زاول القتبانيون التجارة بما فيها التجارة الخارجية منذ منتصف الألف الثاني ق.م وسبقوا في ذلك جيرانهم السبئيين والمعينيين والحضارمة[1]، وقبل قيام مملكتهم إذ كانوا حينها مجرد قبيلة أو شعب ذكرته النقوش باسم(ق ت ب ن)[2]. ووردت أقدم إشارة
الى تجارتهم خارج بلادهم في نص هيروغليفي من عهد الملك تحوتمس الثالث في حوالي عام 1458 ق.م، يذكر وصول وفد من التجار(الجبنتيين) الى مصر محملاً بالكندر والمر والبخور. وفي هذا السياق، وصفت المصادر الإغريقية والرومانية (الجبنتيين أو الجبنايتاي) بأنهم عشائر قتبانية نشطة في مجال التجارة[3]. وخلال الفترة بين القرن التاسع والسابع ق.م أسس القتبانيون مملكتهم[4] في وادي بيحان من اتحاد قبلي/سياسي عُرف لأول مرة في نقوش القرن السابع ق.م باتحاد(ولد عم) وضم كل من ردمان ومضحى وخولان الجنوبية وأراضين قبيلة اوسان ويافع(دهس) وتبن ودثينة[5].

تشير المصادر الأثرية والنقشية(Epigraphic) الى اهتمام حكام قتبان بالناحية الاقتصادية منذ تأسيس مملكتهم في النصف الأول من الألف الأول ق.م، منهم الملك ورو إل غيلان يهنعم الذي تعود سنوات حكمه الى بداية القرن الثامن ق.م والذي قام حسب رأي بعض الباحثين بسك أول عملة قتبانية من الذهب تحمل اسمه[6]. وقد شهدت مملكة قتبان بين القرنين السادس والرابع ق.م نهضة اقتصادية أدت الى علو شأنها السياسي بين ممالك جنوب الجزيرة العربية، فانتعش نشاطها التجاري وسَنت القوانين المنظمة لأمور المتاجرة في المملكة وأشهرها القانون التجاري القتباني الذي يُوسم بالنقش(RES4337). ونتج عن ذلك، توسع حدود الدولة نحو الجنوب والجنوب الغربي فشملت بدرجة رئيسية الموانئ والمناطق المطلة على المحيط الهندي ومضيق باب المندب بما فيها عدن والمرتفعات الواقعة شمالها[7]حتى المعافر التي كان يربطها

1 أحمد، عبد المعطي محمد عيد، نشاط قتبان التجاري وعلاقتها بمصر القديمة، رسالة ماجستير، المعهد العالي لحضارات الشرق الأدنى القديم، جامعة الزقازيق، مصر، الطبعة1، 2000، ص78

2 أحمد، 2000، ص 101

3 أحمد، 2000، ص112

4 أحمد، 2000، ص101

5 إسماعيل، فاروق، اللغة اليمنية القديمة، تعز، دار الفكر، الطبعة1، 2000، ص 17

6 أحمد، 2000، ص171

7 روبان، كريستيان،: «تأسيس إمبراطورية، السيطرة السبئية على الممالك الأولى»، في: اليمن، في بلاد ملكة سبأ، ترجمة بدر الدين عرودكي، مراجعة يوسف محمد عبدالله، معهد العالم العربي، باريس، ودار الأهالي، دمشق، الطبعة1، 1999، ص94؛ أحمد، 2000، ص66

ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

طريق تجاري مع ميناء موزع على البحر الأحمر[8]، وهو ما يفسر اتخاذ ملوك قتبان للقب مكرب[9] خلال تلك الفترة، والذي حمله لأول المكرب/الملك يدع أب ذبيان بن شهر متبوعاً باللقب الملكي الطويل(مكرب قتبان وولد عم وأوسان وكحد ودهس وتبنو)[10]، وهي الفترة التي شهدت سك وتداول أولى العملات النقدية القتبانية في جنوب الجزيرة العربية[11]، وتزامن ذلك ايضاً مع ازدهار ميناء عدن تجاريا وهو ما أشارت إليه مصادر تلك الفترة كالتوراة[12]. ومن البديهي أن ذلك التوسع قد فرض على الدولة القيام بمد وتمهيد الطرق التجارية الى مختلف تلك البقاع سعياً منها لإحكام قبضتها على التجارة وطرقها البرية، خاصة تجارة المر الذي تقع المناطق الرئيسية لإنتاجه في أراضي قتبان وأهمها الأودية الشرقية[13] ومناطق السهول الساحلية الجنوبية[14].

1. جغرافية وتضاريس بلاد قتبان:

لعبت الخصائص التضاريسية والديموغرافية دوراً بارزاً في تحديد مسارات طرق التجارة، فتحاشت القوافل المرور بالأماكن الوعرة والصحاري الرميلة القاحلة التي يصعب على حيوانات النقل اجتيازها وخاصة الجمال التي كانت وسيلة النقل الرئيسية لتجارة العرب على مر التاريخ حتى ظهور وسائل النقل الحديثة. لذلك شقت الطرق مسالكها في أماكن سهلة عبر السهول والهضاب ومجاري الأودية المأهولة بالسكان وآبار المياه، وتغلبت الدولة على العوائق الطبيعية ببناء المناقل والعقاب وشق الممرات الجبلية لتذليل الطريق أمام القوافل كما سنرى لاحقاً. وقد

8 كليب، مهيوب غالب، «عودة الى نقش جبل صبر. محاولة لفهم دلالته السياسية والتاريخية»، مجلة سبأ، تصدر عن أقسام التاريخ والآثار- جامعة عدن، العدد18-20، 2013، ص29؛ حميد، بشير عبد الرقيب سعيد، الطريق التجاري القديم(موزع- ظفار) دراسة أثرية، أطروحة دكتوراه، قسم الاثار، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة صنعاء، 2016، ص65- 74

9 روبان، 1999، ص94

10 باور، ج.م ولوندين، أ، تاريخ اليمن القديم- جنوب الجزيرة العربية في أقدم العصور، ترجمة أسامة أحمد، عدن، دار الهمداني للطباعة والشر، الطبعة1، 1984، ص26 ؛ كليب، 2013، ص24؛ Avanzini. A., By land and by sea. A history of South Arabia before Islam recounted from inscriptions, l' Erma, di Bretschneider, Roma,2016, P.172

11 Davidde. B: «Three unpublished collections of South Arabian coins», Arab. arch. Epig, No.14, 2003, P.64

12 العهد القديم، سفر حزقيال، الاصحاح27، دار الكتاب المقدس، القاهرة، الطبعة5، 2006، الآية 23-24

13 Bowen. R.L: "Ancient Trade Routes in South Arabia" in: Bowen, R.L. and Albright, F.P: Archaeological Discoveries, (AFSM), Baltimore press, 1958, P.41

14 Van Beek. Gus. W:"Frankincense and Myrrh", The Biblical Archaeologist, printed by: American Schools of Oriental Research, Vol. 23, No.3, 1960, P.73-75; Groom, N, "The Northern Passes of Qataban", PSAS, London, Vol.6, 1976, P.73

ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

تنوعت البنية التضاريسية لبلاد قتبان بين الجبال والهضاب والوديان والصحارى، وتمثل أبرزها في سلسلة الجبال الممتدة بين حضرموت في الشرق وكتلة المرتفعات الجنوبية الغربية المشرفة على البحر الأحمر وخليج عدن، والتي تفرعت منها الأودية الرئيسية للمملكة التي ينحدر أهمها باتجاه الشمال والشرق نحو الصحراء كواديي بيحان وحريب، وبعضها ينساب نحو الجنوب مثل واديي بناء وتبن.

ويعد وادي بيحان اكبر أودية القتبانيين ويبدأ من مرتفعات محافظة البيضاء نحو الشمال الشرقي حتى أطراف رملة السبعتين بطول(40ميلاً)، ويتمتع الوادي بخصوبة أرضه الزراعية التي بلغت مساحتها قديماً حوالي(540كم^2=40 ميل مربع)[15]. كما يُعتبر وادي حريب ثاني اكبر أودية المملكة ويقع غرب وادي بيحان، ويمتاز باتساع مجراه وخصوبة أرضه الزراعية[16]. فضلاً عن ذلك، هناك عدد من الأودية الهامة الواقعة شرق بيحان تُعرف بأودية المشرق وتجري مياهها باتجاه الشرق والشمال الشرقي باتجاه الصحراء، وأبرزها أودية مرخة ونصاب وحِجْر وضراء وعبدان وحطيب[17]، التي كانت أماكن ملائمة للاستيطان على مر العصور نظراً لخصوبة أراضيها ووفرة مصادر المياه فيها[18]، فكانت مصدراً لإنتاجها مادة المر التي ما تزال ضمن غطاءها النباتي الطبيعي حتى اليوم[19].

2. الطرق التجارية ومناقلها الجبلية المرصوفة:

أولى ملوك قتبان اهتماماً متزايداً بالتجارة ومسالكها البرية منذ منتصف الألف الأول ق.م، فقاموا بتمهيد الطرق التجارية وإنشاء مراكز مراقبة لحركة القوافل وبناء محطات استراحة على دروبها ومنشآت خدمية كأحواض المياه المحفورة في الأرض والتي ما تزال الشواهد على وجودها ماثلة الى اليوم في عدة أمكنة من بلاد قتبان. ويعتبر الملك يدع أب ذبيان بن شهر من أشهر

15 الجرو، أسمهان سعيد، دراسات في التاريخ الحضاري لليمن القديم، القاهرة ، دار الكتاب الحديث، الطبعة1، 2003، ص9
16 الجرو، 2003، ص10
17 للمزيد حول أودية نصاب أو المشرق، ينظر: البعسي، فيصل حسين، منشآت الري القديمة في منطقة أودية كور العوالق في اليمن محافظة شبوة، أطروحة دكتوراه، الجزائر، كلية العلوم الإنسانية، جامعة الجزائر-2، 2014، ص71-84
18 Brunner. U. and Haefner. H: "Altsudarabische Bewasserungsoasen", Die Erdie, Regionaler Beitrag, No.125, 1990, P.135-153; Brunner. U: "The history of irrigation in the Wadi Markhah", PSAS, London ,Vol.27, 1997, P.75-85
19 الزبيدي، خيران وآخرون ، نتائج أعمال المسح الأثري لمحافظة شبوة، الموسم الثاني، مديريتي نصاب وحطيب، الهيئة العامة للآثار والمتاحف-شبوة، 2006، ص22

ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

حكام الدولة الذين اهتموا بالتجارة وكل ما يتعلق بها، وعلى رأس ذلك قيامه بتمهيد وإصلاح الطرق التجارية وشق ممراتها أمام قوافل الجمال في المناطق الوعرة من مملكته[20]. إذ تم في عهده مد الطرق التجارية نحو الجنوب والغرب وقام مهندسوه ببناء أهم المناقل والعقاب الجبلية المرصوفة بالحجارة على مسالك الطرق بين وادي بيحان وحريب والسهول الجنوبية، والى زمنه تعود النقوش القتبانية الخمسة المتعلقة ببناء المناقل والعقاب المرصوفة[21].

2 .1. الطرق الشرقية وممراتها الجبلية:

وهي الطرق التي وصلت مدينة تمنع التي وُصفت في بداية الميلاد بأنها اكبر مركز لجمع المر[22] وبين مدينة شبوة من جهة، وبمنابت المر الواقعة شرق بيحان من جهة أخرى. وقد كشفت أنشطة المسح الأثري لمديريتي نصاب وحطيب التي نفذتها الهيئة العامة للآثار والمتاحف في محافظة شبوة سنة 2006م عن أساسات جدران حجرية لغرف صغيرة مستطيلة ومربعة في عديد من المواقع على امتداد الطرق الرابطة بين أودية المشرق ووادي بيحان، يرجح أن بعضها استخدم كمباني حراسة ونقاط مراقبة على طرق القوافل بدليل وقوعها على قمم الجبال المطلة على مسالك التجارة الرئيسية، مثل موقع جبل باراحة المشرف على الضفة الشمالية لوادي صبحان الى الغرب من وادي عبدان وجبل المركوزة المطل على وادي الحجر[23] (صورة رقم1). كما تم الكشف عن آثار بعض الممرات التجارية المرصوفة في الجبال، مثل عقبة المجدورة وعقبة السلف بين وادي الحجر ووادي مرخة(صورة رقم2) وعقبتي المرجلة وإمذيبية بين وادي ضراء وكل من وادي صبحان والحجر(صورة رقم3) غرب نصاب وعقبة ظلمة بين حجر وخورة[24] وكذا عقبة المنقل الواقعة في التل الفاصل بين واديي عبدان وضراء[25].

20 أحمد، 2000، ص62

21 Gajda. I, et al: "Two Inscriptions Commemorating the Construction of a Mountain Pass, by Yada ab Dhubyan son of Shahr Mukarrib of Qataban ", EVO. XXXII, pise, 2009, P.169

22 Pliny, Natural History, translation by H. Rackham, M.A, Harvard university press, London, Vol.XII, 1968, ch.45-46

23 الزبيدي وآخرون، 2006، ص16

24 البعسي، فيصل حسين، «شبكة الطرق القديمة في أودية كور العوالق في اليمن»، مجلة الحكمة للدراسات التاريخية، الجزائر، مؤسسة كنوز الحكمة للنشر والتوزيع، 2014، ص193

25 الزبيدي وآخرون، 2006، ص16

ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

صورة رقم1
بقايا حصن مراقبة في جبل المركوزة المطل على وادي صبحان
عن: الزبيدي وآخرون، 2006



صورة رقم2
آثار طريق تجاري في عقبة المجدورة بين وادي صبحان والحجر
عن: الزبيدي وآخرون، 2006



صورة رقم3
بقايا طريق عقبة المرجلة المرصوف بجانب الجبل
عن: الزبيدي وآخرون، 2006



وتتمثل أبرز الطرق الشرقية فيما يلي:

2 .1.1. طريق مرخة- بيحان:

وهو الطريق الرئيس الذي كان يصل العاصمة القتبانية تمنع بأودية المشرق من ناحية، وبمدينة شبوة عاصمة مملكة حضرموت من ناحية أخرى بوصفها اكبر مركز لتجميع اللبان والمر اللذان كان ينقلهما الوسطاء القتبانيين من شبوة الى تمنع عبر هذا الطريق المار بوادي مرخة

ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

والذي يبلغ طوله حوالي(170ميلاً) تقطعها القوافل بيسر خلال سبعة أيام تقريباً[26] مروراً بالقرى والتجمعات السكانية المنتشرة في الوادي مثل هجر الناب وغيرها. ويبدو أن هذا الطريق ازدهر خلال الفترة التي شهدت نهوض المملكة ونموها اقتصادها بين القرن السادس والثاني ق.م[27]، وكان يشكل جزء هاماً من طريق البخور الدولي فاحتل المرتبة الأولى في نقل اللبان القادم من شبوة الى تمنع كما استخدم ايضاً كطريق رئيس لنقل منتج المر من الوديان الشرقية الى تمنع[28].

يبدأ مسار الطريق من مدينة شبوة نحو ارض قتبان في الغرب حتى نِصَابْ وهي بلدة تلتقي فيها الطرق التجارية الرابطة بين مملكتي حضرموت وقتبان[29]، ومنها يتجه الطريق الى أسفل وادي مرخة حيث تصعد القوافل في اتجاه جنوبي غربي عبر مجرى مرخة حتى هجر الناب في أعلى مرخة، وهي مدينة(أوسانية / قتبانية) كبيرة يفوق حجم أطلالها اليوم مساحة كل من شبوة وتمنع معاً في إشارة الى مركزية وأهمية هذه المدينة كمحطة تجارية ومركز إداري هام في وادي مرخة[30]. وينحرف الطريق من هجر الباب صوب بيحان في مسار شمالي غربي مخترقاً سلسلة جبال عبر ممر جبلي صاعد يُعرف بـ رهوة الربعة[31] ويؤدي الى براري واسعة تنتهي الى سلسلة تلال جبلية مطلة على وادي بيحان من جهة الشرق، يجتازها الطريق الى بلدة مَرْيَمة الواقعة في أعلى بيحان على بُعد قرابة(26ميل) من هجر الناب، ومنها يدخل الطريق الى واد صغير يسمى وادي دَبا يتجه نحو الجنوب الغربي حتى مدينة تمنع[32] (خريطة رقم2).

26 Groom, 1976, P.69,72

27 جروم، نايجل، «طيوب اليمن»، في: اليمن، في بلاد ملكة سبأ، ترجمة بدر الدين عرودكي، مراجعة يوسف محمد عبدالله، معهد العالم العربي، باريس، ودار الأهالي، دمشــق، 1999، ص73

28 Groom, 1976, P.79-80

29 باعليان، محمد عوض، «طرق القوافل التجارية في حضرموت القديمة»، محلة دراسات تاريخية، عدن، مركز عدن للدراسات والبحوث التاريخية والنشر، العدد1، 2018، ص146-148

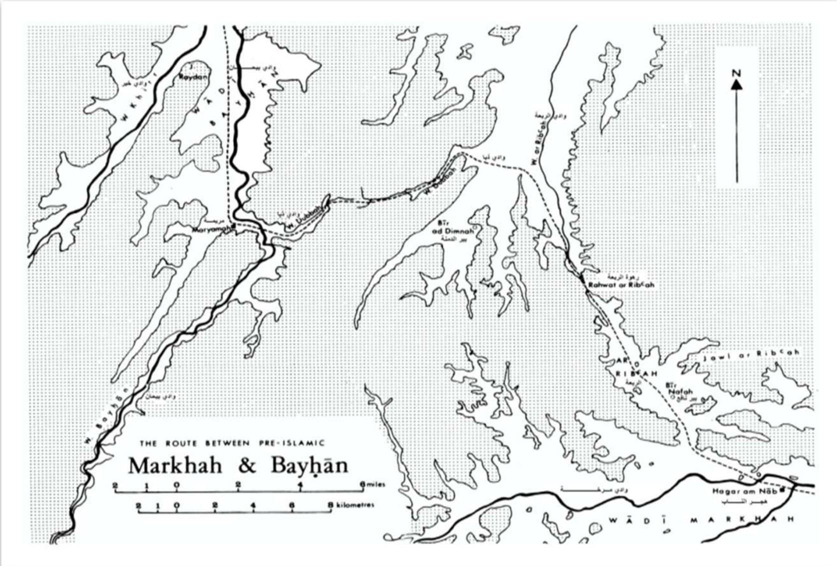
30 Bowen, 1958, P.38

31 الرهوة، اسم مرادف لكلمة العقبة في محكيات جنوب اليمن، بمعنى: ممر جبلي صاعد، وربما أطول من العقبة.

32 Groom, 1976, P.72

ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

خريطة رقم2
طريق وادي مرخة- بيحان.
بتصرف عن: Groom, 1976, 74



2 .2. الطرق الشمالية الغربية ومناقلها الجبلية:

ونقصد بها الطرق والممرات الجبلية(المناقل) التي شقها القتبانيون في سلسلة الجبال الفاصلة بين واديي بيحان وحريب بهدف تسهيل حركة التجارة وربط والواديين ببعضهما. وقد خلد ملوك قتبان الأعمال الإنشائية المتعلقة ببناء الطرق والممرات الجبلية في نقوشهم الكتابية التي كانت تُزْبَر على صخور النقيل عند الانتهاء من شقه وبناءه، يُذكر فيها اسم الملك الذي أمر ببناء النقيل أو العقبة والقبائل التي ساهمت في ذلك واسم المهندس المشرف على البناء. وقد ذكرت تلك النصوص المناقل والعقاب المرصوفة في الجبال باسم(م ن ق ل ن) الوارد في نقوش(RES 3550/3; 3534/3; 4328/9-10) واسم(ع ق ب ت م) في نقشي(برع1، 2)، أي النقيل والعقبة، وهما لفظان يدلان على الطرق الصاعدة في الجبال والمرصوفة. فالنقيل وجمعه

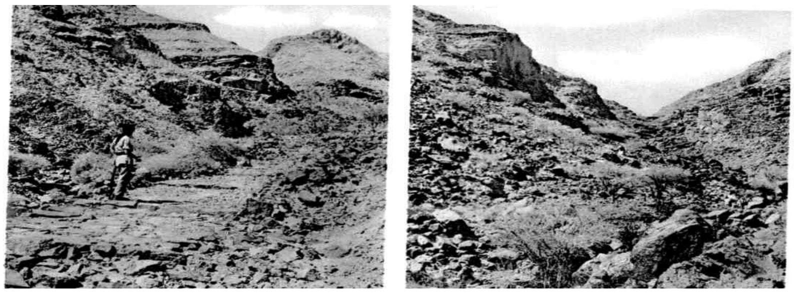
ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

مناقل في معجم لسان العرب هو:الطريق الوعر في الجبل والطريق المختصر[33]، والعقبة هي طريق جبلي تدعمه جدران جانبية[34]، وربما تختلف العقبة في كون ممشاها ليس مدرجاً كالنقيل، وهما لفظان ما يزالان قيد الاستخدام الى اليوم لوصف الطرق الصاعدة التي تُشَق في رؤوس الأودية وسفوح المنحدرات الجبلية الوعرة[35]. ويوجد اثنان من المناقل والممرات الرابطة بين واديي بيحان وحريب، هما:

2 . 1.2. نقيل مبلقة:

هو الممر الجبلي والوحيد الذي تم بناءه في الجبال الفاصلة بين واديي بيحان وحريب كي يختصر المسافة بين الواديين بنحو(20ميلاً) اقل من الطريق الواقعة غرب تمنع والمارة بنجد مرقد[36]. وهو طريق جبلي يصعد من وادي مبلقة بشكل مدرج ومتعرج نحو قمة الجبل حيث تم شق وبناء ممر في الصخر بعمق يزيد على(15متر) وتم رصفه بالحجارة بطول(30متر) تقريباً وعرض يبلغ حوالي(3.5 متر)(صورة رقم4).

صورة رقم 4
نقيل مبلقة، وتظهر بقايا الرصف بالحجارة لارضية النقيل
After: Harding, 1964, fig.36: Pl. XLVII



33 ابن منظور، جمال الدين محمد بن مكرم، لسان العرب، تحقيق عبدالله علي الكبير وآخرون، القاهرة، دار المعارف، (د.ت)، ص4530

34 ابن منظور، د.ت، ص3028

35 بافقيه، محمد عبدالقادر، «نقوش ودلالات»، ريدان، المركز الوطني الفرنسي للبحوث العلمية- جامعات اكس- مرسيليا، العدد6، 1994، ص10

36 Bowen, 1958, P.11,36; Groom, 1976, P.79

ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

وعُثر عند قمة النقيل على نقشين بخط المسند على الصخر، يوسمان بـ(RES 3550; 3534) ويتحدثان عن بناء النقيل(م ن ق ل) في زمن المكرب القتباني يدع أب ذبيان بن شهر[37]، ويُعرف النقش الأول بنقش نقيل مبلقة(RES3550) وينص على:

1- ي د ع أب/ذ ي ب ن/ب ن/ش هـ ر/م ل ك/ق ت ب ن/و ك ل

2- و ل د/ع م/و ا و س ن/و ك ح د/و د هـ س م/و ت ب

3- ن و/م خ ض/و ب ر ر/و و ز ل/و ص ل ل/م ن ق ل ن/م ب ل ق ت/ا س ن

4- ب ر م/و ح رب/و ب ن ي/و س ح د ث/ب ي ت/و د م/و ا ث رت/و م خ ت ن

5- م ل ك ن/ب ق ل ي/ب م ن ش أ/ق ت ب ن/و ا خ ي ل/ذ ب ر م/و هـ ر ب ت/

6- ب ع ث ت ر/و ب/ ع م/وب/ ا ن ب ي/و ب/ح و ك م/و ب/ذ ت/ص ن ت م/

7- و ب ذ ت/ظ هـ ر ن/و ب ذ ت/ر ح ب ن

معنى النقش:

1- يدع أب ذبيان بن شهر ملك قتبان وكل
2- ولد عم وأوسان وكحد ودهس وتبن
3- شق(في الجبل) ورصف بالحجارة نقيل مبلقة
4- باتجاه برم وحريب وبناء وأسس معبد ود وأثرت ومقر
5- الملك في قلي بدعم قبيلة قتبان وعون أهالي برم وهربت
6- بحق عثتر وبحق عم وانبي وحوكم وبذات صنتم
7- وبذات ظهران وبذات رحبان.

أما النقش الثاني الموسوم بـ(RES 3534)، فيتحدث أيضا عن بناء نقيل مبلقة ويذكر شخص يدعى اوس عم بن يصرعم المدهي كمشرف على بناء ورصف مبلقة. ويبدو أن أوس عم هذا كان المهندس الأول لبناء الطرق لدى الملك/المكرب يدع أب ذبيان بن شهر بدليل ظهور اسمه في

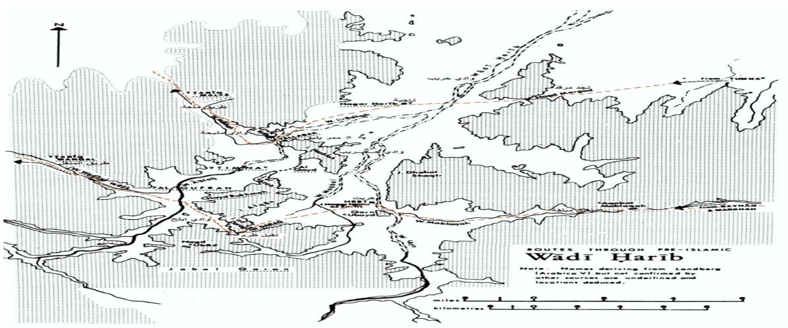
37 جروم، نايجل، اللبان والبخور، دراسة لتجارة البخور العربية، ترجمة عبد الكريم بن عبدالله الغامدي، جامعة الملك سعود، 2008، ص295-296

ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

نقش ثالث للملك نفسه هو النقش(RES4328) الذي يسجل أن الملك أمر ببناء ورصف ممر جبلي آخر يذكره باسم(نقيل ظرم)، ويشير في السطرين(9-10) الى اوس عم بن يصرعم كمسئول مباشر عن تنفيذ ورصف ذلك النقيل الذي يُعتقد انه يقع على بعد بضعة أميال من مدينة حنو الزرير(هربت) في وادي حريب[38].

كانت مدينة ذو غيل(هجر بن حميد) محطة هامة تلتقي فيها طرق القوافل وسط وادي بيحان، ومنها يمكن للقوافل القادمة من الجنوب- بعد استراحة قصيرة- إما استئناف رحلتها جنوباً الى تمنع أو التوجه غرباً عبر وادي خِرْ ثم وادي مبلقة الذي يقع في أعلاه نقيل تجتازه القوافل نحو الغرب في مسار متعرج يهبط الى مدينة حنو الزرير، وبعد مغادرتها تقطع قوافل الجمال مجرى حريب نحو الجنوب الغربي لبضعة أميال حتى تصل الى تلة يُعتقد أنها المكان الذي يقع فيها نقيل ظرم سالف الذكر والذي ينفذ الى داخل وادي أبلح احد الروافد الرئيسية لوادي حريب، فتسير القوافل في مجراه ناحية الشمال الغربي ثم تخرج منه الى أسفل وادي ضوء الذي يقع في رأسه ممر آخر مرصوف يُعرف بطريق المنقل، يفضي الى وادي الجوبة المنحدر باتجاه مدينة مارب[39] (خريطة رقم3).

خريطة رقم3
الطرق التجارية في وادي حريب
After: Groom, 1976, P.75



38 Gajida et al, 2009, P.169

39جروم، 2008، ص299-300

ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

2 .2. 2. ممر نجد مرقد:

عبارة عن ممر على هيئة ثلم في تلة صخرية تقع على بعد (15ميل)غرب تمنع، عند الطرف الشمالي لسلسلة الجبال المنتهية قرب حافة الصحراء، حيث تتكدس الرمال بكثافة شمالي الممر مُشَكِلة عائقاً يمنع القوافل من الهرب والالتفاف حول طريق نجد مرقد[40]. يمتد الممر من الشرق للغرب بطول كلي يبلغ حوالي(500 متر) دُعم جانبيه بجدارين من الحجر يبلغ سمك كل منهما متر تقريبا ويتدرج ارتفاعهما مع انحدار الطريق حتى يبلغ أقصاه عند قمة الممر. وتم بناء الجدارين بالحجر المهندم والمربع في هيئة مداميك يتراجع كل منها للخلف بشكل مدرج نحو الأعلى[41]، وهي تقنية بناء معروفة منذ القدم في اليمن القديم وتهدف الى زيادة قوة وتماسك الجدران. ويتميز طريق نجد مرقد بفرادة تصميمه وشكله المخروطي الذي يتدرج في الضيق من الخارج للداخل، إذ يبلغ عرضه عند طرفيه حوالي(18متر) تبدأ بالتقلص تدريجياً نحو المركز حتى تصل في الوسط الى اقل من(9متر)[42] (صورة رقم5).

صورة رقم5

ممر نجد مرقد ويظهر في اليسار فتحة الممر وعلى جانبيه بقايا جدارين من الحجر

After: Harding, 1964, fig.36



40 Groom, 1976, P.73
41 Bowen, 1958, P.12
42 Groom, 1976, P.73

ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

ويعتقد بعض الدارسين أن هذا التصميم يهدف الى السيطرة والتحكم في حركة قوافل الجمال العابرة للممر بطريقة تُسهِّل عملية تحصيل الضرائب[43]، حيث كان الموقع نقطة لتحصيل الضرائب من القوافل التجارية الخارجة من تمنع الى مارب منذ القدم حتى خمسينيات القرن الماضي[44]. وقد شكك(Bowen.R) في أهمية ممر مرقد كطريق رئيس لنقل التجارة الدولية في العصور القديمة، ويعتقد انه كان يستخدم فقط لعبور قوافل التجارة المحلية بين تمنع ووادي حريب. أما قوافل التجارة الدولية- في نظره- كانت تسلك الطريق الجنوبي عبر ممر مبلقة[45]. وكانت القوافل القادمة من تمنع تجتاز نجد مرقد الى وادي حريب[46] وتقطع مجراه نحو الغرب حتى مدينة ناجية(هجر)، ومنها ينحرف الطريق نحو الجنوب الغربي حتى يصل الى تل صخري يقع فيه ثلم ضيق يُعرف بممر يلبق(Yalabak) تمر عبره القوافل الى أسفل وادي مليحة[47]، ثم تسلك اتجاه شمالي غربي على طول الوادي حتى أعلاه حيث ينتهي الطريق الى ممر مرصوف آخر يسمى ممر ملعة يؤدي الى وادي الجوبة(خريطة رقم3).

2 .3. الطرق الجنوبية ومناقلها الجبلية:

تحكم القتبانيون بدرجة رئيسية بتجارة المر الذي تنتجه بلادهم الى جانب المر الصومالي الذي كان يستورد عبر موانئ عدن وموزع وأوكليس(Ocelis)[48] التي كانت بمثابة مراكز تجارية لمختلف البضائع الواردة اليها من البر الداخلي وكذا السلع الواردة من جزيرة سُقطرى مثل الصبر[49]، الى جانب البضائع المستوردة عبر البحر من مختلف البلدان. حيث أشار بليني الى أن أيدوما(عدن) وأوكليس كانا أهم مركزين تجاريين في جنوب الجزيرة العربية لتجميع السلع المستوردة من شرق آسيا وشرق إفريقيا[50]. إذ شهد ميناء عدن حينها نشاطاً في حركة التبادل

43 Bowen, 1958, P.12; Groom, 1976, P.73-74

44 Bowen, 1958, P.36

45 Bowen, 1958, P.13

46 Bowen, 1958, P.12

47 Groom, 1976, P.75

48 باور ولوندين، 1984، ص40

49 باور ولوندين، 1984، ص41؛ كليب، مهيوب غالب، مدخل الى دراسة التاريخ السياسي والحضاري لجنوبي شبه الجزيرة العربية-اليمن القديم(2)، دار جامعة ذمار للطباعة والنشر، 2012، ص336

50 Pliny, Vol. XII, ch.65

ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

التجاري مع الهند والصين والقرن الإفريقي ومصر في مختلف أصناف الطيوب والتوابل والملابس والمصنوعات المعدنية والأحجار الكريمة والخيول[51]. من ناحية أخرى، كان يتم تبادل البضائع بين الموانئ الجنوبية والغربية والأسواق الداخلية عبر شبكة من الطرق البرية[52] امتد أهمها بين وادي بيحان وميناء عدن وظلت نشطة منذ منتصف الألف الأول ق.م على الأقل حتى أفول مملكة قتبان في نهاية القرن الثاني الميلادي[53]، ثم استمر استخدامها عبر مختلف العصور حتى سنوات قريبة مضت، ويمكن مشاهدة العديد من آثارها التي ما تزال ماثلة للعيان حتى اليوم في هيئة مناقل وعقبات مرصوفة ربطت مدن السهول الجنوبية بمرتفعات ووديان المملكة لاسيما وادي بيحان. وتجدر الإشارة الى أن اغلب الطرق الحديثة بين المنطقتين تم شقها في ذات المواضع التي مرت بها الطرق القديمة[54].

2 .3 .1. طريق عدن- لودر- بيحان:

يعد من الطرق الرئيسية التي وصلت عدن بوادي بيحان، بطوله يبلغ حوالي(214ميل) تقطعها الجمال في مدة بين 8-9أيام، على أساس أن الجمل يسير مسافة(25ميل) في اليوم الواحد. يبدأ مساره من عدن باتجاه الشرق مروراً بزنجبار في أبين ومنها الى بلدة لودر الواقعة على بعد(108أميال) أسفل مرتفعات الكور الى الشمال الشرقي من زنجبار. وفي هذا السياق، يذكر الهمداني في الصفة عدد من الطرق التي كانت تربط مرتفعات الكور ببلاد دثينة، ويقول«...ثم الكور الى دثينة له طرق كثيرة منها الرُقب ودَمَامَة ووُساحَة والبُحير وتاران وثِرة وعُرفان وملعة وبرع وحسرة»[55]. وكانت هذه المسالك تخترق سلسلة الجبال الوعرة شمال لودر كي تربط مناطق مقولة مضحى الواقعة في المرتفعات بدثينة ومناطق السهل الساحلي الجنوبي، وأشهرها طريق

51 Casson. L., The Periplus Maris Erythraee, translation and commentary by Lionel Casson, Princeton University press, 1989, P.39-43

52 حميد، 2016، ص70-75

53 Pliny, Vol. XII, ch.65, 88, 93; Schoff. W.H., The Periplus of the Erythrean Sea, Travel and Trade in Indian Ocean by a Marchant of the first Century, New York, Longmans, Green and Co, 1912, No.24

54 Bowen, 1958, P.36-37

55 الهمداني، الحسن بن احمد، صفة جزيرة العرب، تحقيق محمد بن علي الاكوع الحوالي، صنعاء، مكتبة الإرشاد، 1990، ص189

ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

عقبة ثِرة الذي يصل منطقة دثينة ببلاد الاصابح التي تقع مثاويها ضمن مقولة مضحى[56]. ومن قمة عقبة ثرة عند حافة المرتفع الجبلي(كور العواذل اليوم)، تتجه القوافل نحو الشمال وتقطع الهضبة القاحلة حتى وادي شرجان الغني بالمياه الذي كُشف فيه عن عدد من الآثار والنقوش القتبانية[57].

ومن شرجان يتفرع الطريق التجاري الى مسارين: الأول، يتجه نحو الشمال الشرقي صوب أودية المشرق عبر وادي حطيب ثم أودية ضراء وعبدان حتى مدينة نصاب ملتقى طرق قوافل اللبان المتجهة نحو الغرب وقوافل المر الهابطة من وادي مرخة باتجاه الشرق. أما المسار لثاني فيسير صوب الشمال الغربي الى بلدة إمعادية وهي من المستوطنات القتبانية القديمة التي ذُكِرت في نقوش المسند باسم(رحب) (خريطة رقم4)، وتعد من أهم المحطات التجارية الواقعة على التخوم الجنوبية لأعالي وادي بيحان[58]. وترتبط بوادي شرجان عبر ممر جبلي مرصوف يسمى اليوم(نقيل الكافري) يمتد(3 أميال) تم رصف(400متر) منه بالحجارة وتدعيم جوانبه بجدران من أحجار ضخمة يبلغ سمكها(1.6متر). وما تزال أجزاء من هذا الطريق المرصوف محفوظة بحالة جيدة وشاهدة على جهود القتبانيين في ربط مرتفعات بلادهم بسواحلها الجنوبية[59]. ومن إمعادية ينفذ الطريق التجاري الى داخل وادي بيحان من أعلاه الى أسفله حتى تمنع مروراً بعدد من المحطات أهمها هجر بن حميد[60].

56 Robin. Ch. et al., Mission Qataban, Rapport de la 4e campagne de fouille sur le site de Ḥaṣī (Yémen), 2008, P.5

57 Doe. B: "The Wadi Shirjan", Bulletin.No.4, 1964.

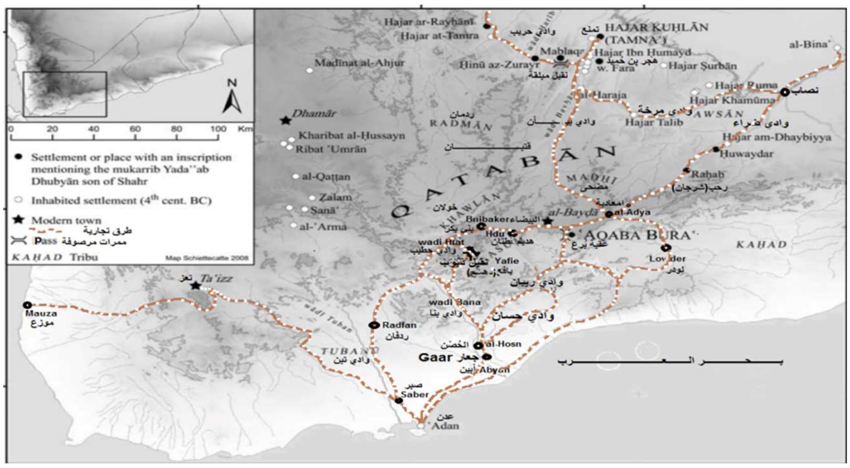
58 Bowen, 1958, P.37

59 Jean-Baptiste. R: "Al-Kafiri, Un chemin menant vers le Kawr", Arabia. No.3, De Maigret. A et Robin. ch(ed), De Boccard, Paris, 2007, P.27-28

60 Bowen, 1958, P.37

ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

خريطة رقم4
طرق القوافل التجارية الرئيسية في مملكة قتبان
بتصرف عن: Gajida et al, 2009,fig.1



.3 .2. طريق بيحان- يافع- عدن:

هو طريق رئيس يصل عدن بوادي بيحان ويمر مساره بهضبة يافع ويبلغ طوله قرابة(225ميل)، وكان يُعد طريقاً حيوياً لربط المرتفعات القتبانية بالسهول الساحلية الجنوبية، وقد دام استخدام هذا الطرق على مدى أكثر من ألفي عام[61]، وعُرف حتى ستينيات القرن الماضي بطريق الملح الذي كانت تنقله قوافل الجمال من مناجم مدينة شبوة ومناجم عياد الواقعة شرق تمنع الى عدن عبر هذا الطريق[62]. حيث كانت طرق التجارة القادمة من نواحي بيحان وشبوة باتجاه الجنوب تلتقي في بلدة إمعادية ثم تواصل التوجه جنوباً حتى حافة المرتفعات الجبلية المشرفة على شمال شرق هضبة يافع حيث يقع هناك طريق جبلي عرف في نقوش المسند بعقبة برع ويربط بين مرتفعات قتبان وهضبة يافع(دهس قديماً).

61 Gajida et al, 2009, P.165
62 Bowen, 1958, P.37-39

ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

2 .3 .1 .2 .3. عَقَبَة بُرَع:

وهي عقبة أو طريق جبلي مرصوف تم شقه على ارتفاع(2100متر) فوق سطح البحر في قمة جبل يسمى رأس برع الواقع جنوب شرق البيضاء، وتُشرف العقبة على واد صغير يحمل نفس الاسم يهبط عبره الطريق نحو الجنوب لمسافة(700متر) في مسار غير مدرج ومرصوف بالحجارة المشذبة(صورة رقم6). وعُثر على بعد(150متر) أسفل العقبة على نصين بالمسند منقوشان على الصخر يعرفان بنقشي(عقبة برع1، 2)[63]، ويسجلان خبر بناء عقبة برع في عهد مكرب قتبان يدع أب ذبيان بن شهر الذي تلقب هنا بأطول لقب ورد في النقوش القتبانية المعروفة[64].

نقش عقبة برع1:

1- ي د ع ا ب/ذ ب ي ن/ب ن/ش هـ ر/م ك ر ب/ق ت ب ن/و ك ل/و ل د ع م/و ا و س ن
2- و ك ح د/و د هـ س م/و ت ب ن و/و ك ل/ي ر ف ا/ا ش ا م/و ا ي م ن س/ب ك ر/ا
3- ن ب ي/و ح و ك م/ذ ا م ر/و ش م ر/ق ظ ر/ق ي ن/ر ش و/ع م م/س ح ر/و ر ب ي/ع
4- م/ ر ي ع ن/ب ع ل/ظ ر ب ت/ل ك ت /ب ذ ب ح ت م/و ب/ع م/ا ذ ف ر م/ب ب ي ت/ق ن
5- **ي/هـ و ر ن/ب ن ي/و و ز ل/و ب ر ر/م ن ق ل ن/ب ر ع م/ب م ن ش ا/م ض ح ي م/ب ع ث ت**
6- **ر/و ب/ ع م/و ب/ا ن ب ي/و ب ذ ت ص ن ت م/و ب ذ ت ظ هـ ر ن**

63 Gajida et al, 2009, P.165; سنكتفي هنا بتناول نقش عقبة برع1 كمثال
64 Gajida et al, 2009, P.167

ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

صورة رقم 6
بقايا رصف في عقبة برع(يمين) ويظهر الى اليسار وادي برع من أعلى العقبة
After: Gajida et al,2009:175, fig.2-3



معنى النقش:

1- يدع أب ذبيان بن شهر مكرب قتبان وكل ولد عم وأوسان
2- وكحد ودهس(يافع) وتبن ويرفأ الشمالية والجنوبية، المولود البكر لـ
3- انبي وحوكم، أمر ووجه جامع الضرائب وكاهن المعبود عم وخادم
4- عم ريعان سيد ظربة والمسئول عن الأضاحي وذلك للنذر لعم بأضاحي في معبده في
5- هوران، **إذ بنى وأسس ورصف عقبة برع بأرض قبيلة مضحي** بجاه عثتر
6- وعم وانبي وبذات صنتم وبذات ظهران.

وبعد اجتياز عقبة برع، يهبط الطريق عبر وادي برع الى وادي الضليعة ومنه ينحدر الى وادي ريبان الذي يصب في أسفل وادي سلب[65] ويسلك الطريق مجرى ريبان حتى نهايته عند ملتقى واديي سُلُبْ وسَرَار حيث يمكن للطريق أن يتفرع الى مسارين: أما أن يستمر نحو الجنوب حتى يدخل أعلى وادي يرامس فيسلكه نحو الجنوب الغربي الى وادي حسان الذي ينتهي الى بلدات دلتاء أبين. أو أن يتجه الطريق من أسفل وادي ريبان نحو الغرب الى وسط هضبة يافع في مسار رئيسي مازالت آثار بعض ممراته الجبلية باقية الى اليوم، بدءاً من أسفل وادي سَرَار حتى أعلاه ثم ينحرف الطريق الى الجنوب ويخرج من سرار حيث ترتقي القوافل مسار جبلي صاعد ومرصوف بالحجارة يسمى عقبة مَسْكَبَة وتهبط منه الى قرية إمسدارة في أعلى وادي حَطَاط

65 العُمري، نادر سعد عبادي، الموسوعة اليافعية، إشراف محمد بن سالم بن علي جابر، عدن، دار الوفاق للدراسات والنشر، 2015، ص 131

ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

المنحدر نحو الجنوب فتتخذه طريقاً لها حتى دلتا أبين حيث تعرج على أسواق الحصن وجَعَار وزنجبار وهي بلدات توجد بها تلال أثرية تدل على استمرارية سكنى هذه المنطقة عبر مختلف العصور حتى اليوم[66]. وبعد استراحة قصيرة في جعار تستأنف القوافل طريقها في خط مستقيم في الجنوب حتى قرية المسيمير، عندها ينعطف الطريق نحو الغرب ويسير حتى بئر مجهر وهي محطة استراحة تبيت فيها القوافل حتى صباح اليوم التالي ثم تجتاز فلوات عويدين والعماد صوب عدن[67](خريطة رقم5).

خريطة رقم5

تظهر طرق القوافل والمناقل المرصوفة في بلاد يافع(دهس قديماً)

...طرق القوافل التجارية؛) (المناقل والعقاب المرصوفة



66 العامري، سالم وآخرون، التقرير الأولي لأعمال المسح الأثري لمديريتي خنفر وزنجبار، الموسم الثاني، صنعاء، الهيئة العامة للآثار والمتاحف والمخطوطات، 2001؛ Breton. J. et de Kolet. J., The Zingibar Area Survey, Institut Francais D' Archaeologie Duproch Orient, Beyrout, Liban et The Yemeni Center for Cultural and Archaeological Research, Crater, Aden,1985.

67 العمري، 2/2015، ص220

ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

3. الطرق ومناقلها الجبلية في هضبة يافع:

تثبت الشواهد الاثرية التي ما تزال ماثلة للعيان على وجود طرق أخرى كانت تنساب من هضبة يافع باتجاه عدن وأبين(خريطة رقم5). حيث يمكن للمرء مشاهدة آثار وبقايا عدد من المناقل الجبلية المنتشرة في شتى مناطق يافع والتي تشير الى مسالك الطرق التجارية القديمة التي كانت تخترق هذه المنطقة ويتمثل أبرزها في ما يلي:

3. 1. **نقيل بني بكر:** بني بكر، بلدة كبيرة تقع على بعد(121 ميلاً) من عدن في وسط سهل زراعي واسع غرب هضبة الحد في يافع العليا، وكانت سوقاً وممراً للطرق التجارية القادمة من جهات الشمال والشرق[68]، ويخرج منها طريق باتجاه بلدة بني بكر ثم يتجه نحو الجنوب فيهبط الى وادي حطيب عبر نقيل بني بكر الذي ما زالت آثاره باقية بشكل جيد حتى اليوم. ويُعتقد أن بناءه وربما تجديده تم سنة 63 هجرية على يد شخص يُدعى عامر بن عُمير الحرشة[69]. وهو عبارة عن طريق جبلي مرصوف بالحجارة ومدرج يهبط باتجاه الجنوب الى داخل وادي حطيب. وقد شاهد كاتب هذه السطور أثناء زيارته لمنطقة الحد عام(2018م) بعض مواضع نقيل بني بكر وتُظْهر طريق ينحدر للأسفل بشكل متعرج ويتراوح عرضه بين(2-3متر) تقرياً. ورُصفت أرضية النقيل بالحجارة المشذبة ودُعِمت جوانبه من الجهة الملاصقة للجبل بجدران قصيرة لحمايته من الصخور المنهارة وركام السيول، فيما تم تدعيم الجهة المقابلة بحواف حجرية يتفاوت ارتفاعها من مكان لآخر. ولتقوية مسار الطريق عمد البناءون الى تقطيع أرضيته بصفوف بارزة ومستعرضة من الحجارة تعلو عن سمت الطريق بعدة سنتميرات وتفصل بينها مسافة تتراوح بين(1- 1.5متر) وهذه الطريقة أكسبت الطريق صفة المدرج(صورة رقم7). وفي اسفل النقيل يمكن للقوافل إما الانحراف غرباً مع مجرى وادي حطيب وصولاً الى وادي بناء المتجه جنوباً في مسار يؤدي الى بلدة الملاح ثم لحج فعدن، أو أن يستمر الطريق نحو الجنوب في خط مستقيم يصل الى أسفل وادي ذبوب.

68العمري، 9/2015، ص88
69 العمري، 9/2015، ص 89

ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

صورة رقم7: نقيل بني بكر وتظهر بقايا الرصف(يمين) والشعب الذي يقع فيه النقيل(يسار)
تصوير: الباحث



3 .2. نقيل ذَبُوب:

وهو طريق جبلي صاعد ومرصوف(نقيل) يقع على محور نقيل بني بكر من جهة الجنوب، حيث ترتقيه القوافل الصاعدة من وادي حطيب الى هضبة يافع الوسطى[70]. وسُمي النقيل بهذا الاسم نسبة الى شِعْب ذبُوب الذي يمر فيه. وما تزال آثاره واضحة وتظهر أرضيته مرصوفة ومدعمة بالحجارة بالطريقة نفسها التي شاهدناها في نقيل بني بكر(صورة رقم8). ومن قمة نقيل ذبوب تستمر القوافل التجارية في طريقها نحو الجنوب فتهبط عبر نقيل ضئيان الى وادي صدر الذي يصل الى قرية صغيرة تسمى بُرء،تقع في أعلى وادي ذي ناخب وتُعد ملتقى للطرق القادمة من فجاج يافع الشمالية نحو الجنوب.

صورة رقم8
بقايا طريق نقيل ذبوب الصاعد من وادي حطيب الى هضبة يافع
تصوير: الباحث



70 العمري، 9/2015، ص 89

ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

3.3. نقيل شَرْعَة:

يقع على مسار طريق تجاري هام ينحدر من جبل العُرْ نحو قرية بُرْء، حيث تصعد القوافل من محطة المحاجي الى سفح جبل العُرْ ثم تهبط عبر وادي خُبيرة المنحدر جنوباً حتى أسفله ثم تخرج منه الطريق عبر ممر مرصوف يُعرف بنقيل شَرْعة. وهو ممر جبلي تم بناءه بشكل متعرج على طول وادي شرعة المشرف على قرية برء من جهة الشمال. حيث تم شق مسار الطريق في منحدر وعر ورُصفت أرضيته بالحجارة التي ما تزال باقية الى اليوم بحالة جيدة الى جانب بقايا حوض محفور في الارض ومملط بمادة القضاض(خليط من الرمل والجير) لحفظ مياه الأمطار خدمة للقوافل المارة بالطريق(صورة رقم9).

صورة رقم9
وادي شرعة وتبدو آثار طريق متعرج(اعلى) وبقايا حوض على جانب الطريق(اسفل)
تصوير: نادر العمري



ويلاحظ هنا أن رصف النقيل تم بطريقتين: احدهما تقليدية، وهي الرصف بوضعية الأحجار المسطحة، الى جانب أسلوب الرصف بوضع الأحجار بشكل رأسي على الأرض، ويبدو أن مهندس الطريق تعمد بالطريقة الأخيرة جعل أرضية الممر خشنة حتى لا تنزلق عليها أقدام الجمال خاصة في الأماكن الضيقة والأكثر انحداراً (صورة رقم10). ومن قرية بُرء يتفرع الطريق الذاهب جنوباً الى فرعين رئيسيين:

أحدهما طريق رئيس ينحدر من قرية بُرء باتجاه الجنوب عبر مسيلة وادي ذي ناخب إلى وادي سَبَّاح، ثم وادي سُلُب عبر مسيلته الطويلة التي كانت ممرا لأهم الطرق القديمة[1]، وعند نقطة تقاء

1 العمري، 6/2015، ص 133

ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

تقاء وادي سُلب مع وادي سرار ينعطف الطريق نحو اليمين ويصعد وادي سَرَار ويندمج مع الطريق القادم من عقبة برع الى وادي سَرَار ثم عبر عقبة مَسْكَبة الى وادي حطاط كما مر بنا.

صورة رقم10

طريقة رصف نقيل شرعة على الطريق الرابط بين جبل العر ووادي ذي ناخب

تصوير: نادر العمري



وطريق آخر يتجه غربًا عبر وادي الصَّلُوْلة فوادي سِخْيان حتى المَحَجبة فوادي سَلَفة ثم ينزل الى وادي يهر عبر نقيل جبلي مرصوف يُعرف بنقيل الخَلاء حتى أسفل يَهَر المتصل بوادي بَنَا(خريطة رقم5). ومن هناك يمكن للطريق أن يتفرع الى مسارين: احدهما يتجه جنوبًا عبر مجرى وادي بنا إلى دلتا أبين، والآخر يستمر غربًا إلى منطقة حبيل جبر في رِدْفان ثم بلدة المِلَاح ومنها الى لَحْج ثم عَدَن[1].

الخاتمة: تتلخص أهم نتائج هذه الدراسة فيما يلي:

- تشابهت تقنية بناء المناقل والممرات الجبلية في بلاد قتبان من حيث الرصف بالحجارة المصقولة بشكل مدرج وكانت الأحجار ترصف في وضع أفقي في الغالب مع وجود حالات تم فيها الرصف بوضع الأحجار بشكل عمودي كما في نقيل شرعة. وربما اختلفت تقنية رصف العقبة عن

1 العمري، 2/2015، ص409

ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

النقيل في اختفاء طريقة التدريج كما في عقبة برع الى جانب أن تلك المنشآت كانت تُقوى بجدران جانبية داعمة. يبدو ان هندسة وبناء الطرق القتبانية تميزت عن غيرها ونحن بحاجة الى دراسة مقارنة مع المناقل الجبلية في الممالك العربية الأخرى.

- يعود زمن بناء المناقل والعقاب الجبلية موضوع البحث الى عهد مكرب قتبان يدع أب ذبيان بن شهر من القرن الخامس أو الرابع ق.م، وتزامن ذلك مع انتعاش تجارة ميناء عدن وسك أول عملة قتبانية خالصة ومتحررة من تأثير العملات اليونانية.
- دام استخدام الطرق الرابطة بين عدن ووادي بيحان من قِبل قوافل الجمال منذ القدم حتى العصر الحديث ومعرفة آليات النقل الحديثة.

<u>الرموز والاختصارات</u>

د.ت = دون تاريخ

ق.م= قبل الميلاد

AFSM= The American Foundation for the Study of Man.
EVO= Egitto e Vicino Oriente. univ. de Pise (Pise).
Gl= Inscriptions studied by Glasser. A.
PSAS=Proceedings of the Seminar for Arabian Studies.
RES= Repertoire d' Epigraphie Semitique.
P= Page.
Pl= Plate.

البيبليوغرافيا:

1. عبد المعطي محمد عيد أحمد، نشاط قتبان التجاري وعلاقتها بمصر القديمة، رسالة ماجستير، المعهد العالي لحضارات الشرق الأدنى القديم، جامعة الزقازيق، مصر، 2000.
2. إسماعيل، فاروق، اللغة اليمنية القديمة، تعز، دار الفكر، الطبعة1، 2000
3. باعليان، محمد عوض، «طرق القوافل التجارية في حضرموت القديمة»، <u>مجلة دراسات تاريخية</u>، عدن، مركز عدن للدراسات والبحوث التاريخية والنشر، العدد1، 2018، ص109-159.
4. بافقيه، محمد عبدالقادر، «نقوش ودلالات»، <u>ريدان</u>، المركز الوطني الفرنسي للبحوث العلمية- جامعات اكس- مرسيليا، العدد6، 1994، ص6-23.

ISSN : 2602-618X
EISSN: 2710-8031

5. باور، ج.م ولوندين.أ، تاريخ اليمن القديم- جنوب الجزيرة العربية في أقدم العصور، ترجمة أسامة أحمد، عدن، دار الهمداني للطباعة والشر، الطبعة1، 1984.

6. فيصل حسين البعسي، منشآت الري القديمة في منطقة أودية كور العوالق في اليمن محافظة شبوة، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر-2، كلية العلوم الإنسانية، 2014.

7. «شبكة الطرق القديمة في أودية كور العوالق في اليمن»، مجلة الحكمة للدراسات التاريخية، الجزائر، مؤسسة كنوز الحكمة للنشر والتوزيع، 2014، ص191-215

8. الجرو، أسمهان سعيد، دراسات في التاريخ الحضاري لليمن القديم، القاهرة، دار الكتاب الحديث، الطبعة1، 2003.

9. جروم، نايجل، «طيوب اليمن»، في: اليمن، في بلاد ملكة سبأ، ترجمة بدر الدين عرودكي، مراجعة يوسف محمد عبدالله، معهد العالم العربي، باريس، ودار الأهالي، دمشـق، 1999، ص70-75.

10. جروم، نايجل، اللبان والبخور، دراسة لتجارة البخور العربية، ترجمة عبد الكريم بن عبدالله الغامدي، جامعة الملك سعود، الطبعة1، 2008.

11. بشير عبد الرقيب سعيد حميد، الطريق التجاري القديم(موزع- ظفار) دراسة أثرية، أطروحة دكتوراه، قسم الاثار، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة صنعاء، 2016.

12. روبان، كريستيان، «تأسيس إمبراطورية، السيطرة السبئية على الممالك الأولى»، في: اليمن، في بلاد ملكة سبأ، ترجمة بدر الدين عرودكي، مراجعة يوسف محمد عبدالله، معهد العالم العربي، باريس، ودار الأهالي، دمشـق، الطبعة1، 1999، ص89-94.

13. الزبيدي، خيران، وخالد الحاج وصلاح الحسيني وصالح حدير، نتائج أعمال المسح الأثري لمحافظة شبوة، الموسم الثاني، مديريتي نصاب وحطيب، الهيئة العامة للآثار والمتاحف-شبوة، 2006.

14. العامري، سالم، وخالد العنسي، وخالد الحاج، وسالم منصور، وحسين فجعم، التقرير الأولي لأعمال المسح الأثري لمديريتي خنفر وزنجبار، الموسم الثاني، صنعاء، الهيئة العامة للآثار والمتاحف والمخطوطات، 2001.

15. العُمري، نادر سعد عبادي، الموسوعة اليافعية، إشراف محمد بن سالم بن علي جابر، عدن، دار الوفاق للدراسات والنشر، الطبعة1، مجلدات(4، 6، 9، 7، 10)، 2015.

16. العهد القديم، سفر حزقيال، الاصحاح27، دار الكتاب المقدس، القاهرة، الطبعة5، 2006.

17. كليب، مهيوب غالب، مدخل الى دراسة التاريخ السياسي والحضاري لجنوبي شبه الجزيرة العربية- اليمن القديم(2)، دار جامعة ذمار للطباعة والنشر، الطبعة1، 2012.

18. عودة الى نقش جبل صبر. محاولة لفهم دلالته السياسية والتاريخية، مجلة سبأ، تصدر عن أقسام التاريخ والآثار-جامعة عدن، العدد18-20، 2013، ص13-40.

19. ابن منظور، جمال الدين محمد بن مكرم، لسان العرب، تحقيق عبدالله علي الكبير وآخرون، القاهرة، دار المعارف، (د.ت).

ISSN : **2602-618X**
EISSN: **2710-8031**

20. الهمداني، الحسن بن احمد، صفة جزيرة العرب، تحقيق محمد بن علي الأكوع الحوالي، صنعاء، مكتبة الإرشاد، 1990.

21. Avanzini. A., By land and by sea. A history of South Arabia before Islam recounted from inscriptions, l' Erma, di Bretschneider, Roma, 2016.

22. Breton. J. et de Kolet. J., The Zingibar Area Survey, Institut Francais D' Archaeologie Duproch Orient, Beyrout, Liban et The Yemeni Center for Cultural and Archaeological Research, Crater, Aden,1985.

23. Bowen. R.L: "Ancient Trade Routes in South Arabia" in: Bowen, R.L. and Albright, F.P, Archaeological Discoveries, (AFSM), Baltimore press, 1958, P.35-43.

24. Brunner. U: "The history of irrigation in the Wadi Markhah", PSAS, London, Vol.27, 1997, P.75-85 P.135-153.

25. Brunner. U. and Haefner. H: "Altsudarabische Bewasserungsoasen", Die Erdie, Regionaler Beitrag, No.125, 1990, P.135-153.

26. Casson. L., The Periplus Maris Erythraee, translation and commentary by Lionel Casson, Princeton University press, 1989.

27. Davidde. B: «Three unpublished collections of South Arabian coins», Arab. arch. Epig, No.14, 2003, P.63-70.

28. Doe. B.,(1964),"The Wadi Shirjan", Bulletin, No. 4.

29. Gajda. I, and AL-Haj. Kh, and Schiettecatte. J: "Two Inscriptions Commemorating the Construction of a Mountain Pass, by Yada ab Dhubyan son of Shahr Mukarrib of Qataban ", EVO. XXXII, pise, 2009, P.165-181.

30. Groom, N: "The Northern Passes of Qataban", PSAS, London, 7th-9th July, Vol.6, 1976, P.69-80.

31. Harding. L., Archaeology in the Aden Protectorates, London, Her Majesty Stationery office, 1964,.

32. Jean-Baptiste. R: "Al-Kafiri, Un chemin menant vers le Kawr", Arabia. No.3, De Maigret. A et Robin. ch(ed), De Boccard, Paris, 2007, P.27-29, fig.49-58

33. Pliny, Natural History, translation by H. Rackham, M.A, Harvard university press, London, Vol.XII, 1968.

ISSN : **2602-618X**
EISSN: **2710-8031**

34. Robin. Ch. And Guillaume. Ch, Schiettecatte. J, AL-Hajj. Kh., Mission Qataban, Rapport de la 4e campagne de fouille sur le site de Ḥaṣī (Yémen), 2008.
35. Schoff. W.H., The Periplus of the Erythrean Sea, Travel and Trade in Indian Ocean by a Marchant of the first Century, New York, Longmans, Green and Co, 1912.
36. Van Beek. Gus. W:"Frankincense and Myrrh", The Biblical Archaeologist, printed by American Schools of Oriental Research, Vol.23, No.3, 1960, P.69-95.